15



GAZETY WOJENNE

Unikalna kolekcja z II wojny światowej

Bitwa o Anglię

Życie codzienne

Londyn: „black-out"

Świadkowie mówią

Relacje tych, którzy to przeżyli...

Widziane z bliska

Polacy w służbie RAF-u

Postacie

Göring

Tego dnia 10 lipca 1940



Ówczesne gazety zreprodukowane w całości

„Walka" - 12 lipca 1940
„Gwiazda Polarna" - 31 sierpnia 1940

PONADTO W NUMERZE • REPRINTY GAZET • AFISZ

cena 3,99 zł **co tydzień** ISSN 1505-0122 INDEKS : 343765

Bitwa o Anglię

Po klęsce Francji Hitler sądzi początkowo, że Wielka Brytania skwapliwie zaakceptuje jego propozycje pokojowe. Jednakże wobec milczenia z jej strony, nakazuje opracowanie w ciągu sześciu tygodni planu uderzenia na Wyspy Brytyjskie.

Rozkaz ten został wydany 2 lipca 1940 r. Tymczasem już w tydzień później, w środę 10 lipca, 2. Flota Powietrzna gen. Kesselringa i 3. Flota Powietrzna gen. Speerle'a rzucają Brytyjczykom wyzwanie dokonując pierwszych nalotów bombowych na cele wojskowe w południowej Anglii i na brytyjskie konwoje na Kanale La Manche. Przez kilka następnych dni owa manifestacja siły ograniczać się będzie do pojedyńczych lotów bojowych i do minowania brytyjskich wód przybrzeżnych. I choć nie można jeszcze mówić o rozpoczęciu przez Luftwaffe operacji bojowych nad Anglią na większą skalę, niemniej jednak ta właśnie data będzie powszechnie uważana za początek słynnej „Bitwy o Anglię".

Operacja „Lew Morski"

15 lipca Churchill definitywnie odrzuca pokojowe propozycje Hitlera. W odpowiedzi na to Führer wydaje rozkaz przygotowania desantu na Wyspy Brytyjskie i wyznacza jego termin na drugą połowę sierpnia 1940 r. Przygotowywana operacja otrzymuje kryptonim „Seelöwe" - „Lew Morski".

Miesiąc mający dzielić rozkaz Hitlera od rozpoczęcia tej operacji jest jednak terminem zbyt krótkim. Piętrzą się problemy kompetencyjne i organizacyjne, tym bardziej, że w trzech członach Niemieckich Sił Zbrojnych (Wehrmachtu), a więc w Wojskach Lądowych (Heer), Lotnictwie(Luftwaffe) i Marynarce Wojennej (Kriegsmarine) bynajmniej nie ma jednomyślności co do celowości i możliwości przeprowadzenia tak potężnej operacji w wyznaczonym przez Führera terminie. Zwłaszcza Kriegsmarine, wciąż jeszcze nie mogąca zdobyć przewagi na morzu, wskazuje na absolutną konieczność uprzedniego opanowania brytyjskiego nieba przez Luftwaffe, która miałaby podjąć ciężar pierwszych działań bojowych na wielką skalę. Idea ta znajduje szczególne uznanie u Göringa - zwierzchnika Luftwaffe, któ-

▲ Ochotnik Królewskiego Korpusu Obserwacyjnego wypatruje samolotów nieprzyjaciela. *(PPCM)*



▼ Niemcy przygotowują się do inwazji Wysp Brytyjskich. *(ECPA)*



ry widzi w niej kolejną okazję do okrycia się chwałą. Porażka RAF-u wydaje mu się nieuniknioną.

Tymczasem Dowództwo Kriegsmarine powiadamia Naczelne Dowództwo Sił Zbrojnych (OKW), że przygotowania do morskiej operacji desantowej będą ukończone dopiero 15 września, a ze względu na jesienne pogarszanie się warunków nawigacyjnych, byłby to już ostatni możliwy termin dla przeprowadzenia operacji „Seelöwe".

Decyzję rozpoczęcia operacji morskich i powietrznych przeciwko Wielkiej Brytanii Hitler podejmuje dopiero 2 sierpnia 1940 r. Jego wytyczna nr 17 mówi, że głównym zadaniem Luftwaffe ma być zniszczenie brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego. Nie zostaje natomiast sporządzony żaden kompleksowy plan operacji. Naloty na Anglię nasilą się wprawdzie po 16 lipca, będzie to jednak wynik osobistej inicjatywy Göringa.

Faza wstępna
(10 VII - 12 VIII 1940)

Dzień 10 lipca uważa się za początek operacji przeciwko Anglii, gdyż tego właśnie dnia Luftwaffe po raz pierwszy wysyła nad Wielką Brytanię aż 70 samolotów. Jej celem jest w pierwszym rzędzie wyeliminowanie brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego z południowo-wschodnich obszarów Anglii oraz zniszczenie - w związku z przyszłym desantem - portów, instalacji nadbrzeżnych, fabryk zbrojeniowych i obiektów wojskowych. Jednocześnie, by utrudnić dostawy surowców i zaopatrzenia do Wielkiej Brytanii, Luftwaffe ma uniemożliwić konwojom statków brytyjskich dostęp do Kanału La Manche. Eskadry bombowców nurkujących *Ju-87* (sztukasów) podejmują zadanie i wkrótce cel zostanie osiągnięty: od 25 lipca wszystkie konwoje brytyjskie płynące do portów wschodniego wybrzeża muszą wybierać okrężną drogę i opływać północną Szkocję. *Royal Navy* ciągle jest jednak obecna w Kanale La Manche. Około trzydziestu torpedowców brytyjskich jest gotowych do natychmiastowej interwencji w wypadku niemieckiej inwazji.

Jednak za swój sukces Luftwaffe zapłaci wysoką cenę. W starciach z brytyjskimi *Spitfire'ami* powolniejsze i cięższe sztukasy nie będą miały wielu szans. Brytyjskie myśliwce skutecznie przeciwstawiają się Luftwaffe - przeciętna strat wyniesie jeden samolot angielski na dwa niemieckie. Trzeba jednak zaznaczyć, że ani jedna, ani druga strona nie użyła dotąd całości swych sił. Niemcy chcą przede wszystkim rozpoznać system obrony podejmowanej przez RAF. Z kolei Anglicy nie kwapią się z ujawnianiem swych wszystkich atutów. Marszałek Hugh Dowding, dowódca brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego (*Fighter Command*), natychmiast zrozumie, że nie ma jeszcze do czynienia z głównym atakiem, a owe pierwsze starcia powietrzne pozwalają mu na sprawdzenie skuteczności własnego systemu obronnego.

Operacje rozpoznawcze

Tymczasem brytyjski system obrony powietrznej został już przez Niemców dokładnie przestudiowany. Zlokalizowali oni wszystkie jednostki lotnicze w południowo-wschodniej Anglii. Odkryli także, że myśliwce angielskie są prowadzone przez naziemne stacje radarowe. Sądzą jednak błędnie, że ów system radiolokacji nie daje możliwości skutecznego i szybkiego reagowania na zmasowane ataki z powietrza. Pierwsze operacje bojowe pozwoliły Niemcom na wyciągnięcie dwóch istotnych wniosków taktycznych. Po pierwsze: należy z użyciem jak największych środków przeprowadzać stałe ataki na infrastrukturę brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego (lotniska, bazy, warsztaty itp.). Po drugie: należy zapewnić własnym bombowcom liczniejszą eskortę myśliwców, by chronić je przed zestrzeleniem, a jednocześnie niszczyć w locie myśliwce brytyjskie.

Plany Luftwaffe.

Misją Luftwaffe stało się zatem „wyeliminowanie brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego". Miało ono przebiegać w dwóch etapach. Pierwszy etap przewidywał zniszczenie w ciągu czterech dni całego lotnictwa myśliwskiego rozlokowanego na południu Anglii. W tym samym czasie systematyczne bombardowanie zakładów przemysłu lotniczego skupionego głównie w tym właśnie regionie miało sparaliżować dostawy sprzętu i uzbrojenia dla RAF-u. Drugi etap, czterotygodniowy, przewiduje niszczenie niedobitków brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego i spychanie ich na północ. W wyniku tych działań RAF miał zostać poważnie osłabiony, a tym samym niezdolny do stawienia oporu niemieckiemu desantowi morskiemu lądującemu w rejonie Dover.

Zlokalizowali oni wszystkie jednostki lotnicze rozlokowane w południowo-wschodniej Anglii. Odkryli także, że myśliwce angielskie są prowadzone przez naziemne stacje radarowe.





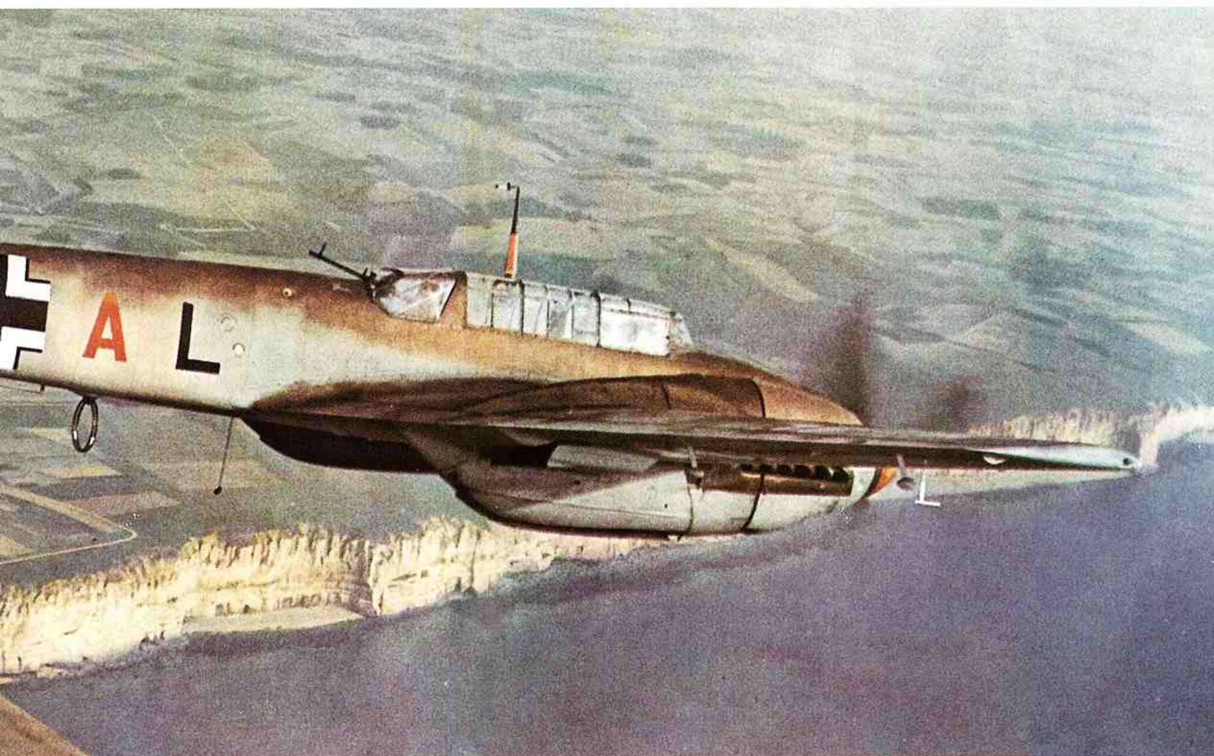


▲ ***Messerschmitt Me 110*** **nad słynnymi białymi skałami w Dover.** *(zbiory prywatne)*

▲ **Komar: znak 2. Eskadry z 2. Grupy Myśliwców Luftwaffe.** *(zbiory prywatne)*

◀ **Nowoczesna chimera, symbol brytyjskiej nieustępliwości: twarz Winstona Churchilla na cielsku angielskiego buldoga.** *(zbiory prywatne)*

▼ **7 września 1940 r. Płonący Londyn.** *(AKG)*



Operacja „Orzeł"

Początek wielkiej ofensywy powietrznej Niemcy ustalają na 5 sierpnia. Otrzymuje ona kryptonim „Orzeł" (*Adler*). Ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne Göring przesuwa jej termin na 8, a następnie na 13 sierpnia 1940 r.

Anglicy skupiają wszystkie dostępne środki obrony dla przeciwstawienia się oczekiwanemu potężnemu atakowi powietrznemu. Trafnie oceniają ogrom zagrożenia. Są świadomi tego, że w ciągu najbliższych dni i tygodni rozstrzygnąć się może los Wielkiej Brytanii.

Twarzą w twarz.

W związku ze zbliżającym się atakiem na Anglię, Luftwaffe przegrupowuje swe siły. 2. Flota Powietrzna dowodzona przez gen. Kesselringa zostaje rozmieszczona na lotniskach północno-wschodniej Francji, Holandii i Belgii. Ma ona działać nad południowo-wschodnim wybrzeżem Anglii z Londynem włącznie. 3. Flota Powietrzna dowodzona przez generała Sperrle rozlokowana jest w Normandii, Bretanii i w rejonie Paryża. Ma działać głównie nad południowo-zachodnią Anglią z miastami Southampton, Bristol i Plymouth. Wspierać je ma dodatkowo 5. Flota Powietrzna gen. Stumpffa stacjonująca w Norwegii. Jej zadaniem będzie atakowanie północnych wybrzeży Wysp Brytyjskich. Niemieckie myśliwce *Me-109* ze względu na ich ograniczony zasięg zostają rozmieszczone możliwie jak najbliżej wybrzeży angielskich. Mimo to myśliwiec *Me-109* startujący z cieśniny Calais może operować nad Londynem tylko przez dziesięć minut. Bombowce Luftwaffe są osłaniane przez ciężkie myśliwce *Me-110*, te jednak z powodu swej małej zwrotności same muszą być osłaniane przez *Me-109*. Luftwaffe dysponuje ponadto - poza sztukasami - średnimi bombowcami typu *Do-17*, *Do-215*, *Ju-88* i *He-111* o udźwigu dwóch ton. Wszystkie trzy Floty Powietrzne dysponują łącznie 2 800 samolotami, w tym 1 030 myśliwcami.

Trafnie oceniają ogrom zagrożenia. Są świadomi tego, że w ciągu najbliższych dni i tygodni rozstrzygnąć się może los Wielkiej Brytanii.

Siły brytyjskie

Podstawowym elementem obrony Wysp Brytyjskich przed rajdami Luftwaffe było *RAF Fighter Command* - lotnictwo myśliwskie pod dowództwem marszałka Hugh'a Dowdinga, którego kwatera główna znajdowała się w Stanmore koło Londynu. Dzieliło się ono na cztery duże jednostki operacyjne - grupy (*Groups*) - a każda z nich działała na ściśle określonym obszarze podzielonym dodatkowo na kilka sektorów. W każdym z sektorów znajdowały się bazy poszczególnych dywizjonów (*RAF Stations*). Podstawową jednostką taktyczną lotnictwa myśliwskiego był 2-eskadrowy dywizjon dysponujący 12 - 15 samolotami w pełnej gotowości bojowej oraz 6-8 maszynami rezerwowymi. Miał on ok. 25 pilotów, a obsługę techniczną sprawowało ok. 150 ludzi personelu naziemnego.

Latem 1940 r., w przeddzień Bitwy o Anglię, brytyjskie lotnictwo



15 VI 1940

• Francja: na rozkaz Hitlera Guderian atakuje Verdun



• Kraków: defilada oddziałów SS z okazji zajęcia Paryża.

17 VI 1940

• Azja: blokada Indochin przez armię japońską ma na celu zapobiec dostawom broni dla Chin.

18 VI 1940

• Londyn: apel gen. de Gaulle'a do narodu francuskiego, by nie zaprzestawał walki.

20 VI 1940

• Bordeaux: rząd francuski proponuje sygnaturę zawieszenia broni z Włochami, które zostanie podpisane w cztery dni później w Rzymie.

• Palmiry: w masowej egzekucji giną m. in olimpijczyk Janusz Kusociński, przewodniczący Głównej Rady Obrony Narodowej Mieczysław Niedziałkowski i były poseł do Sejmu RP Maciej Rataj;

21 VI 1940

• Plymouth-Londyn: do Anglii przybywają członkowie rządu i Prezydent RP na uchodźstwie.



▲ **W angielskim systemie obronnym radar odgrywał pierwszoplanową rolę.**
(zbiory prywatne)

▶ **Królewski Korpus Obserwacyjny przekazywał swe informacje do biura, które przesyłało je bazom lotniczym oraz stanowiskom baterii przeciwlotniczych.**
(zbiory prywatne)

▼ **Zima 1940. Piloci z eskadry „*Burma*" biegną do swych *Spitfire'ów*.**
(AKG)

myśliwskie miało o wiele mniej samolotów niż Luftwaffe: tylko 756 - z czego jedna trzecia pozostawała w rezerwie. Brytyjskie myśliwce typu *Spitfire* i *Hurricane* były jednak samolotami nowoczesnymi i dorównywały szybkością myśliwcom niemieckim, a przewyższały je szybkością wznoszenia, zwrotnością i uzbrojeniem.



Radary

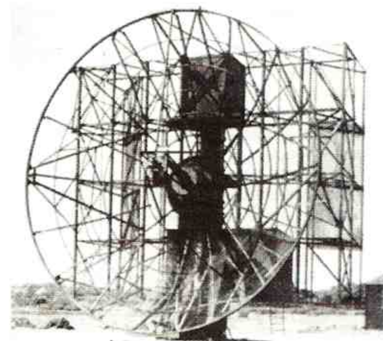
Dowództwu lotnictwa myśliwskiego podlegała całość obrony powietrznej kraju, a więc również służby obserwacyjne, balony zaporowe, a pod względem operacyjnym również i artyleria przeciwlotnicza. Niezwykle ważnym osiągnięciem Anglików było opracowanie i zastosowanie systemu okrężnych stacji radiolokacyjnych - radaru. Poprzez wczesne zlokalizowanie zbliżających się eskadr Luftwaffe, dowództwo brytyjskie mogło zawczasu przegrupować własne dywizjony myśliwskie, zwiększało to również operatywność i skuteczność artylerii przeciwlotniczej.

W 1940 r. Anglia była jedynym krajem posiadającym gęstą sieć radarów. Składała się ona z dwóch systemów wykrywania: jeden o wielkiej mocy, mogący wykrywać samoloty odległe o 200 km, drugi zaś o średniej mocy, zainstalowany wzdłuż wybrzeży, mający zasięg około 100 km i przeznaczony do wykrywania samolotów lecących na niskim pułapie. Moc tych urządzeń była niewielka - zaledwie kilka kilowatów, a ich precyzja pozostawiała wiele do życzenia. Nie potrafiły one rozróżniać własnych samolotów od nieprzyjacielskich, nie były w stanie dostarczać precyzyjnych danych co do ilości zlokalizowanych samolotów. Istnienie radaru nie było dla Niemców tajemnicą, nie doceniali jednak jego faktycznej przydatności dla całego systemu brytyjskiej obrony.

Bomby spadają na porty w Dover, Portsmouth, Bournemouth i Southampton, na zakłady przemysłu lotniczego w okolicach Londynu i południowo-wschodniej Anglii.

Pierwsza faza (13 - 23 VIII 1940)

Göring dał Luftwaffe cztery dni na wyeliminowanie brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego z całego południowo-wschodniego

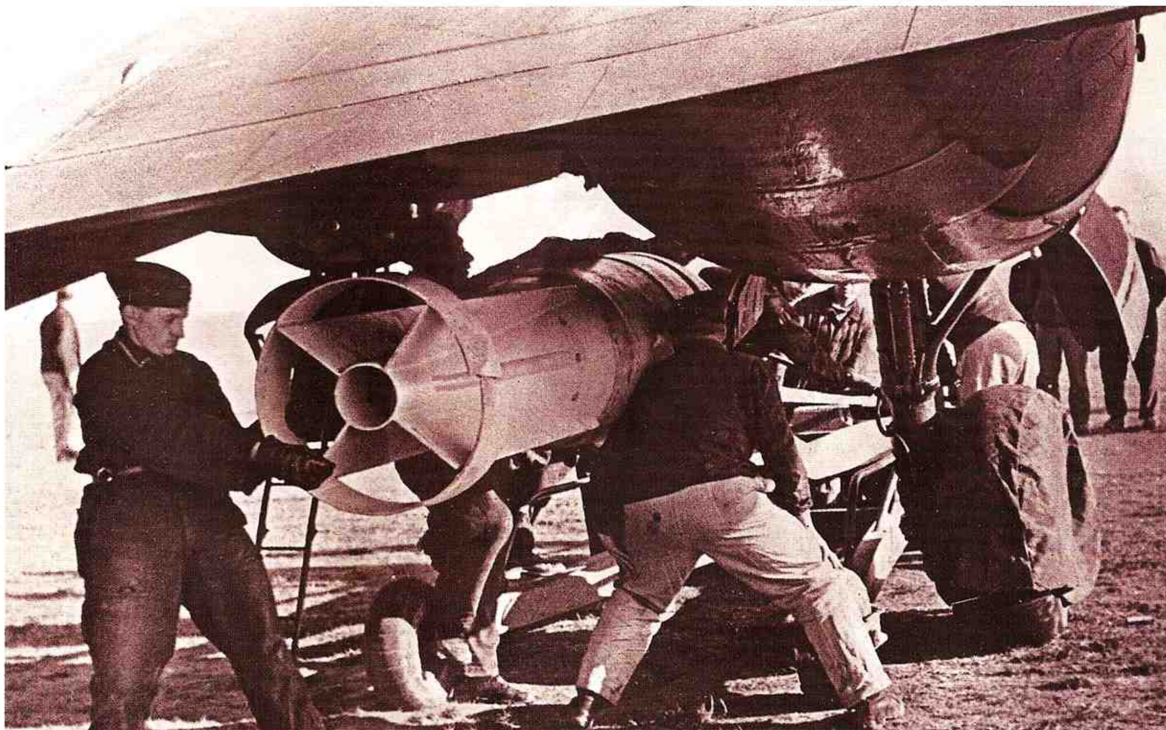


obszaru Anglii. By osiągnąć zamierzony cel zadecydował o skierowaniu potężnych formacji bombowych na newralgiczne punkty obrony angielskiej: lotniska, bazy RAF-u, stacje radiolokacyjne i zakłady przemysłu lotniczego.

13 sierpnia po południu, mimo deszczu i burzy, niemiecka ofensywa powietrzna zostaje rozpoczęta. Bitwa o Anglię zaczyna się na dobre. Niemieckie bomby spadają na porty w Dover, Portsmouth, Bournemouth i Southampton, na zakłady przemysłu lotniczego w okolicach Londynu i w południowo-wschodniej Anglii. Niemiecka 2. Flota Powietrzna atakuje bazy lotnicze w Manston, Lympne i Hawking oraz stacje radarowe południowego wybrzeża. 3. Flota bombarduje bazy lotnicze w Tangemere i Middle Wallop.

Zła pogoda bardzo utrudnia operacje. Część bombowców gubi w chmurach swoją eskortę myśliwców. To po raz pierwszy Luftwaffe podejmuje bombardowania na tak wielką skalę, jak dotąd jej ataki były przeprowadzane przez mniejsze siły. Myśliwce brytyjskie zadają Niemcom ciężkie straty. Podczas 1500 lotów strąciły one 35 samolotów niemieckich, tracąc tylko 10 własnych. Wobec skupienia dużej ilości brytyj-





skich eskadr myśliwskich w rejonie niemieckich bombardowań, Luftwaffe postanawia zintensyfikować naloty i rozszerzyć ich strefę, by zmusić brytyjskich lotników do rozproszenia swych sił.

15 sierpnia, po poprawie pogody, operacje bombowe zostają wznowione. Prawie tysiąc samolotów Luftwaffe wylatuje ku wybrzeżom brytyjskim. Bomby spadają na fabryki w Rochester i Croydon, na bazy myśliwców w West Malling, Middle Wallop, Martbesham, Lympne, Hawking i Croydon. Formacja stu bombowców 2. Floty Powietrznej zostaje wysłana pod osłoną myśliwców *Me-110* do Yorkshire. Myśliwce nie są jednak zdolne zapewnić skutecznej ochrony własnym bombowcom - w walce powietrznej brytyjskie myśliwce strącają 30% samolotów napastnika.

Luftwaffe postanawia zintensyfikować naloty i rozszerzyć ich strefę, by zmusić brytyjskich lotników do rozproszenia swych sił.

Stacjonująca w Norwegii niemiecka 5. Flota Powietrzna wysyła setkę bombowców w rejon Newcastle celem zbombardowania brytyjskich obiektów lotniczych. I tu też myśliwce RAF-u rozprawiają się skutecznie z wrogiem... Ten drugi dzień bitwy kosztował Luftwaffe 80 zniszczonych maszyn, w tym 60 % bombowców, natomiast Anglicy stracili tego dnia, podczas pięciu bitew powietrznych, tylko 35 samolotów.

Od 16 do 18 sierpnia niemiecka ofensywa powietrzna nasila się. Bazy lotnicze są atakowane wielokrotnie każdego dnia. Zniszczenia nie są jednak zbyt poważne.

▲ Mimo iż oficjalnie Bitwa o Anglię zakończyła się pod koniec listopada 1940 r., Niemcy aż do maja 1941 r. prowadzili gwałtowne naloty na Wyspy Brytyjskie.
(zbiory prywatne)

Zła pogoda ponownie uniemożliwia Niemcom kontynuowanie operacji bombowych, muszą zawiesić je aż do 23 sierpnia. Tymczasem część brytyjskich eskadr myśliwskich zbyt wyeksponowanych na terenach południowo-wschodniej Anglii, zostaje przeniesiona na lotniska położone na północny wschód i północny zachód od Londynu. Są one tym samym poza zasięgiem *Me-109*.

Kolejne ataki Niemców znów nie przynoszą im sukcesu. Zniszczyli co prawda w ciągu jedenastu dni ponad sto brytyjskich myśliwców, ale sami w tym sa-



24 VI 1940

• Generalne Gubernatorstwo: rozpoczyna się werbunek do armii niemieckiej Polaków zadeklarowanych jako volksdeutsche.

27 VI 1940

• Libia: zamach na włoskiego gubernatora generalnego Italo Balbo. Na jego miejsce zostanie mianowany marszałek Graziani.

28 VI 1940

• Alzacja: oficjalne wkroczenie Hitlera do Strasburga.



• Rumunia: oddziały Armii Czerwonej wkraczają do Besarabii i północnej Bukowiny.

30 VI 1940

• Kanał La Manche: wojska niemieckie okupują brytyjskie wyspy Jersey i Guernesey.
• Berlin: Hermann Göring zarządza blokadę powietrzną Wielkiej Brytanii.

1 VII 1940

• Bramcote: utworzenie 300. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej" - pierwszego polskiego dywizjonu lotniczego w Anglii.



◄ Ponieważ większość mężczyzn została zmobilizowana, brytyjskie kobiety musiały zastąpić ich w wielu dziedzinach - głównie w przemyśle. *(zbiory prywatne)*

mym czasie utracili 475 samolotów. Podczas tych operacji największe straty poniosły niemieckie bombowce. Ich uzbrojenie było zbyt słabe, by skutecznie odpowiedzieć na ataki brytyjskich myśliwców. Poza tym sztukasy nie były przystosowane do bombardowania portów i lotnisk. Po zakończeniu pierwszej fazy Bitwy o Anglię zostaną one wycofane z operacji bombowych i skupione na północy Francji. Do ich zadań należeć będzie wspieranie taktyczne wojsk lądowych w momencie planowanej przez Niemców inwazji Wysp Brytyjskich.

Brytyjskie lotnictwo myśliwskie, mimo ciężkich strat poniesionych w pierwszej fazie Bitwy o Anglię, bynajmniej nie zatraciło swej drapieżności. Zniszczone maszyny szybko zastępowano nowymi. Przemysł lotniczy, pomimo bombardowań, kontynuuje produkcję samolotów na potrzeby RAF-u. Tylko w sierpniu 1940 r. RAF otrzymuje 475 nowych myśliwców. Toteż *Fighter Command* jest zaniepokojone nie tyle ilością strąconych maszyn, co ilością utraconych pilotów. W walkach poniosło śmierć lub zostało rannych prawie 150 spośród nich. RAF obawia się, że jeżeli Luftwaffe utrzyma tempo i natężenie operacji nad Wielką Brytanią, to Anglii zagrozi brak pilotów.

Fighter Command jest zaniepokojone nie tyle ilością strąconych samolotów, co ilością utraconych pilotów.

Druga faza (24 VIII- 6 IX 1940)

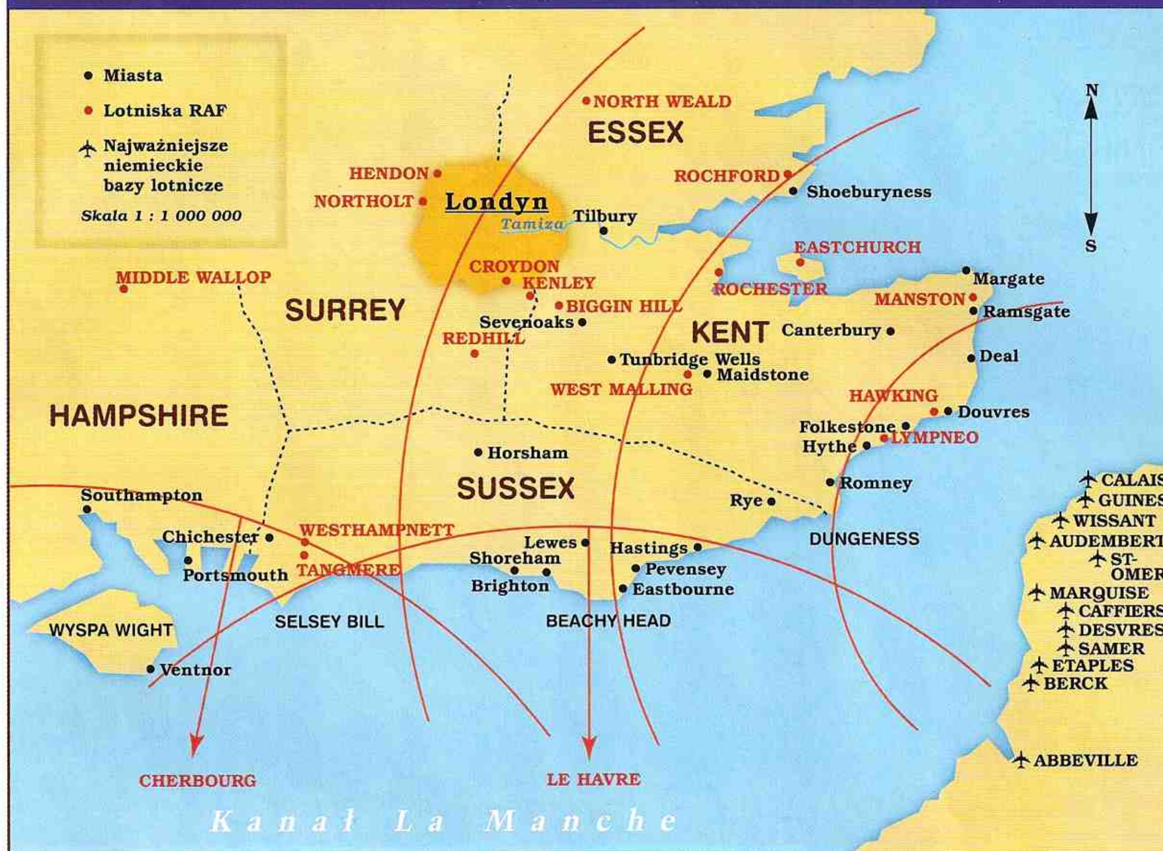
Poważne straty ponoszone przez niemieckie bombowce powodują zaniepokojenie w dowództwie Luftwaffe. Przyjmuje ono punkt widzenia pilotów myśliwskich, którzy twierdzą, że w bitwie powietrznej odnieść zwycięstwo może tylko lotnictwo myśliwskie, a bombowce stają się jedynie łatwym łupem dla myśliwców wroga. Luftwaffe zmienia więc taktykę. Zamiast wielkich formacji bombowych, wysyłane teraz będą małe jednostki bombowców, a każdą z nich mają ubezpieczać dwie jednostki myśliwskie lecące jedna o 500 m poniżej, a druga o 500 m powyżej bombowców. Trzecia jednostka myśliwców ma lecieć na dużej wysokości - 8 do 10 tys. m nad całym konwojem, a czwarta - oczyszczać mu drogę. Ta nowa taktyka pozwoli eskadrom niemieckim przebyć bez większych trudności brytyjską linię obrony ciągnącą się wzdłuż południowo-wschodnich wybrzeży, jednak w miarę zbliżania się ku Londynowi obrona brytyjska stawać się będzie coraz silniejsza.

Fighter Command rozszyfrowało nową taktykę niemiecką. Pozwalało ono teraz jednostkom niemieckim zapuścić się w głąb terytorium, a gdy już znalazły się jak najdalej od swoich baz, do ataku przystępowały brytyjskie myśliwce. Nie należy również zapominać o znaczeniu artylerii przeciwlotniczej, której sprawność i skuteczność ciągle wzrastała. 24 sierpnia bombowce niemieckie eskortowane przez wszystkie dostępne myśliwce zapuszczają się nad hrabstwo Kentu i atakują bazy lotnicze RAF-u w Manston, Hornchurch oraz North Weald, powodując poważne straty. Dwie największe bazy Spitfire'ów - Hornchurch i Biggin Hill - są atakowane co-

◄ Latem 1940 r. garstka pilotów brytyjskich stawiła czoło największej na świecie flocie powietrznej - Luftwaffe. Tu: jeden z nich, oczekujący w swym *Spitfire*'rze na sygnał do wylotu. *(zbiory prywatne)*

Czy wiesz, że...

W końcu 1940 roku w szeregach ATA (*Air Transport Auxiliary*) służyły trzy Polki: porucznik Anna Leska, podporucznik Jadwiga Piłsudska (córka Marszałka Józefa Piłsudskiego) i porucznik Barbara Wojtulanis.



dziennie. Celem bombardowań stają się także fabryki w Coventry, Derby i Sheffield. Bomby padają również na Birmingham, Liverpool i Kanał Bristolski. 3. Flota Powietrzna atakuje przez wiele dni Portsmouth, ale bez większych sukcesów. Udaje się jej jedynie trafić dwa torpedowce.

Operacje Luftwaffe osiągają maksymalne natężenie na przełomie sierpnia i września. Niemcy muszą teraz działać szybko, gdyż zgodnie z rozkazami Hitlera RAF ma zostać zniszczony do 14 września. Sytuacja Anglików jest coraz trudniejsza. Nieustanne alarmy i naloty wymagają ciągłej mobilizacji, samoloty powracające do baz są podziurawione pociskami i odłamkami i wymagają dłuższych napraw. Hangary są zniszczone. Dzięki nadludzkiemu wręcz wysiłkowi mechaników udaje się jednak doprowadzić większość samolotów do stanu technicznego pozwalającego na kontynuację walki.

Jeszcze poważniejsze są zniszczenia na stacjach radarowych, które koordynują operacje wielu eskadr lotniczych. Ich uszkodzenia dezorganizują obronę brytyjską, a odbudowa zbombardowanego centrum operacyjnego jest niezwykle skomplikowana i długotrwała. Począwszy od 4 września niemiecka 3. Flota Powietrzna zaprzestaje atakowania portów i koncentruje się na bombardowaniu zakładów zbrojeniowych *Vickers Armstrong* i *Hawkers* w pobliżu Weybridge oraz zakładów *Supermarine* w Southampton.

Ostatnimi siłami

Pod koniec drugiej fazy bitwy brytyjskie lotnictwo myśliwskie wykazało wzmożoną aktywność. Wykonywało ono przeciętnie 729 lotów bojowych dziennie, co stanowiło najwyższą średnią w ciągu całej Bitwy o Anglię. Był to również okres, w którym utraciło ono najwięcej samolotów, zarówno jeśli chodzi o liczbę ogólną (280 samolotów), jak i o średnią dzienną (20 samolotów). Waleczność brytyjskich pilotów myśliwskich została dowiedziona strąceniem przez nich 530 samolotów niemieckich, co dało średnią dzienną 37 maszyn. Pomimo błyskotliwych sukcesów, brytyjskie lotnictwo myśliwskie jest już jednak u kresu sił. Zniszczenia infrastruktury są poważne, ale bardziej od strat materialnych niepokojące są straty wśród pilotów. Z tysiąca swych pilotów RAF utracił w ciągu niecałych dwóch miesięcy walk aż 230, czyli 23 %.

Dzięki nadludzkiemu wręcz wysiłkowi mechaników udaje się doprowadzić większość amolotów do stanu technicznego pozwalającego na kontynuację walki.

Dla uzupełnienia braków szkoli się w zabójczym wręcz tempie młodych pilotów. System szkolenia jest jednak skomplikowany i nie nadąża za potrzebami.

Dowództwo Luftwaffe nie doceniało zniszczeń dokonanych w infrastrukturze angielskiego lotnictwa. Przeceniało natomiast straty zadane myśliwcom, szacując ich stan na początku września na 350 samolotów, podczas gdy w rzeczywistości siły RAF-u liczyły 800 maszyn zdolnych do walki. W przeddzień 7 września RAF znalazł się jednak w sytuacji krytycznej. Szczęściem dla niego było nagłe zwrócenie się Luftwaffe ku nowym celom. Trudno przewidzieć, jaki byłby rezultat Bitwy o Anglię, gdyby Luftwaffe prowadziła nadal, z taką samą intensywnością, jeszcze przez dziesięć dni ataki bombowe na brytyjskie bazy lotnicze i stacje radiolokacyjne.

2 VII 1940

- **Niemcy: Hitler nakazuje opracowanie operacji „Lew Morski" - planu napaści na Wielką Brytanię.**
- **Kraków: z celi śmierci więzienia Montelupich, ucieka kilku więźniów, a wśród nich olimpijczyk, narciarz Stanisław Marusarz.**
- **Vichy: rząd marszałka Pétaina zakazuje obywatelom polskim w wieku poborowym opuszczania terytorium Francji.**

4 VII 1940

- **Afryka Wschodnia: siły włoskie wkraczają do Sudanu.**

5 VII 1940

- **Londyn: utworzenie Dowództwa Oddziałów WP w Szkocji na czele z gen. dyw. Stanisławem Burhardtem-Bukackim.**

6 VII 1940

- **Oświęcim: ucieczka Tadeusza Wiejowskiego - pierwsza udana ucieczka z Oświęcimia.**

8 VII 1940

- **Sztokholm: rząd szwedzki wyraża zgodę na tranzyt niemieckiego materiału wojskowego do Norwegii.**
- **Komarniki: NKWD aresztuje piętnastoletniego Władysława Ossowskiego - „króla białych kurierów".**

9 VII 1940

- **Bombaj: zakończenie „kampanii ratunkowej na rzecz ofiar wojny w Polsce". W trakcie jej trwania zebrano 250 tys. dolarów.**

Polacy w służbie RAF-u

W czerwcu 1940 roku, po złamaniu oporu Francji, Hitler liczył na to, iż Wielka Brytania ugnie się i zaniecha dalszej walki. „Nie poddamy się nigdy !" premiera Winstona Churchilla rozwiało jego złudzenia.

W bezprzykładnie zaciętej Bitwie o Anglię trwającej od 10 lipca do końca października 1940 r. oprócz Brytyjczyków uczestniczyli piloci myśliwscy z 13 innych państw. Pochodzili oni głównie z Brytyjskiej Wspólnoty Narodów oraz z krajów okupowanych przez Niemcy. Było ich 537. Wśród nich najliczniejszą grupę stanowili Polacy. 147 polskich pilotów myśliwskich w szeregach RAF-u to ponad 27 % jego stanu!

Pierwsza grupa lotników polskich przybyła do Wielkiej Brytanii jeszcze w grudniu 1939 r. Rząd brytyjski oddał do jej dyspozycji bazę w Eastchurch na wschód od Londynu. Po kapitulacji Francji i ewakuacji z niej polskich lotników, liczba personelu Polskich Sił Powietrznych (PSP) w Wielkiej Brytanii przekroczyła 8 tysięcy. 5 sierpnia 1940 r. podpisano polsko-brytyjską umowę dotyczącą zasad organizacji i użycia Polskich Sił Zbrojnych w walce o utrzymanie suwerenności Anglii. W jej myśl miały powstać 4 dywizjony bombowe, 2 - myśliwskie, a także dywizjon współdziałania z wojskami lądowymi. Od brytyjskiego personelu RAF-u polskich lotników odróżniały detale umundurowania, naszywki „Poland", polskie orzełki, biało-czerwone szachownice na kadłubach samolotów, a na lotniskach polskie flagi lotnicze.

Pierwsze jednostki

Jako pierwszy powstał 300. Dywizjon Bombowy „Ziemi Mazowieckiej". Pod koniec lipca powstał drugi - 301. Dywizjon Bombowy „Ziemi Pomorskiej". Wkroczyły one do akcji we wrześniu 1940 r., bombardując zgrupowania barek desantowych w Boulogne, Calais i Ostendzie. Ale decydującą rolę w zmaganiach powietrznych odegrali piloci myśliwscy - walczący w polskich i brytyjskich dywizjonach.

Pierwsi polscy piloci rozpoczęli służbę 16 lipca. W trzy dni później por.pil. Antoni Ostowicz jako pierwszy polski pilot w Bitwie o Anglię zestrzelił niemiecki samolot. On też - ginąc w walce 11 sierpnia - otworzył listę polskich pilotów poległych w tych decydujących bojach.

▲ Po upadku Francji Wielka Brytania stała się ostatnim państwem umożliwiającym Polakom prowadzenie dalszej walki. Lotnicy polscy służący w szeregach RAF-u okryją się chwałą. *(zbiory prywatne)*



◄ Generał W. Sikorski odznacza polskich lotników. *(ADM)*



Dywizjon 302

Pierwszym polskim dywizjonem myśliwskim w Wielkiej Brytanii był 302. Dywizjon Poznański utworzony w połowie lipca w Leconfield. Jego dowódcą brytyjskim był Sqr/Ldr (*squadron leader*) Satchell, zaś pierwszym polskim - ppłk pil. Mieczysław Mumler. W połowie sierpnia Dywizjon został podporządkowany dowództwu 12 Grupy Myśliwskiej broniącej wschodniej Anglii od Grimsby do Scarborough. Pierwszą walkę stoczył 20 sierpnia. Ku zmartwieniu pilotów, Dywizjon bazował z dala od rejonu decydujących zmagań. Jedynie w okresie od 14 do 25 września przejściowo stacjonował na lotnisku w Duxford. Gdy w krytycznym dniu Bitwy o Anglie, 15 września, dopuszczono „Poznaniaków" do walki, zestrzelili na pewno 11 samolotów Luftwaffe.

Legenda 303

Większe pole do popisu miał drugi polski dywizjon myśliwski, któremu zgodnie z kolejnością nadano numer 303. Już wkrótce z nazwą Dywizjonu 303 łączone będą uczucia dumy całego narodu, zarówno w okupowanym kraju, jak i na obczyźnie. Personel „303-ego" wywodził się ze 111 i 112 eskadr 1. Pułku Lotniczego. Kultywował tradycje polsko-amerykańskiego braterstwa broni. Odznaką 303. Dywizjonu („Kościuszkowskiego") była tarcza pokryta biało-amarantowymi pasami, na której widniały skrzyżowane kosy. Dowódcą brytyjskim był Sqr/Ldr Kellet, zaś polskim mjr pil. Zdzisław Krasnodębski, a po jego ciężkim poparzeniu w walce - por. pil. Witold Urbanowicz. Już pierwsze walki Dywizjonu pokazały wybitne walory bojowe pilotów. Jeszcze 30 sierpnia - podczas lotu treningowego - por. Paszkiewicz zestrzelił niemiecki bombowiec. To zadecydowało o skierowaniu Dywizjonu 303 do walki. Następnego dnia jedna tylko eskadra „303-ego" zestrzeliła kilka myśliwców wroga. Rekordowe okazały się dni: 11, 15 i 27 września. Wielkie sukcesy były udziałem por.pil. W. Urbanowicza, który w Bitwie zestrzelił na pewno 15 maszyn. Obok Polaków w Dywizjonie 303 walczyło 2 Brytyjczyków, Kanadyjczyk, a także Czech, sierżant Frantisek, który - nim zginął w wypadku 8 października - strącił 17 samolotów Luftwaffe. W okresie szczególnie zaciekłych ataków na Londyn Polacy stanowili 13 % pilotów pierwszej linii (w końcu października aż 20 %).

W dniach Bitwy o Anglię Polacy zbudowali swój autorytet pilotów walczących agresywnie i - co najważniejsze - skutecznie.

Przewaga taktyczna

Pod niebem Anglii wyższość wykazał polski system latania sekcjami po dwa samoloty. Brytyjscy piloci RAF-u dopiero po pewnym czasie zaadaptowali tę pożyteczną innowację. W okresie Bitwy o Anglię polskie dywizjony weszły do walki dopiero od drugiej połowy sierpnia. Mimo to - wraz z pilotami polskimi walczącymi w brytyjskich dywizjonach RAF-u zestrzeliły około 12 % wszystkich strąconych maszyn wroga; razem - 219 samolotów. Z tej liczby na polskich pilotów Dywizjonu 303 przypadły 93 zestrzelenia, 17 - na Czecha Frantiska i 15 - na brytyjskich pilotów Dywizjonu. Dywizjon 302 zestrzelił 17 maszyn (w tym polscy piloci - 14 samolotów). Polacy walczący w dywizjonach brytyjskich stracili 77 maszyn. Przy tak imponujących osiągnięciach straty własne były stosunkowo niewielkie i wyrażały się liczbą 29 pilotów poległych (około 6 % lotników alianckich zabitych w walce). Polacy okazali się pilotami znacznie bardziej skutecznymi w boju niż ich brytyjscy koledzy. O ile ogółem w Bitwie o Anglię stosunek strat alianckich do niemieckich wyrażał się jak 1:3, to w obu polskich dywizjonach - 1:9! W dniach Bitwy o Anglię Polacy zbudowali swój autorytet pilotów walczących agresywnie i - co najważniejsze - skutecznie. Wtedy to zrodziła się, trwająca do dziś, przyjaźń polskich i brytyjskich uczestników Bitwy o Anglię. Bitwy, która okazała się przełomowa w dziejach II wojny światowej.



▲ Piloci Dywizjonu 303 przy wraku 178 strąconego przez nich niemieckiego samolotu. *(ADM)*

◄ Czech Jozef Frantisek, poległy w walce legendarny pilot Dywizjonu 303. *(ADM)*

▼ *Spitfire* Dywizjonu 302 na lotnisku pośród mew. *(ADM)*

PANORAMA

HAWKER HURRICANE Mk. I

Najbardziej rozpowszechniony typ myśliwca RAF-u podczas Bitwy o Anglię, wszedł w użycie w 1938 r. W momencie wybuchu II wojny światowej lotnictwo brytyjskie posiadało już 500 samolotów tego typu. Wycofanie z kapitulującej Francji wszystkich eskadr Hurricanów do Wielkiej Brytanii odegrało decydującą rolę w Bitwie o Anglię.



TYP: myśliwiec jednomiejscowy.
DŁUGOŚĆ: 9,52 m. ROZPIĘTOŚĆ SKRZYDEŁ: 12,20 m.
NAPĘD: silnik Rolls-Royce Merlin II o mocy 1 030 KM
SZYBKOŚĆ: maksymalna na wysokości 5 300 m: 515 km/godz. PUŁAP: 10 400 m.
MASA: maksymalna startowa: 2 910 kg.
UZBROJENIE: 8 k.m. Browning kal. 303.

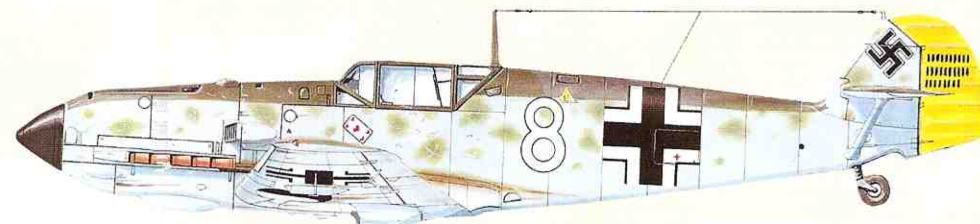
SPITFIRE II

Nowa, udoskonalona wersja myśliwca z opancerzoną kabiną pilota. Ten typ samolotów był podstawą wyposażenia eskadr myśliwskich RAF-u w czasie Bitwy o Anglię. W późniejszym okresie będą one wykorzystywane do prowadzenia ataków powietrznych nad okupowaną Europą.



TYP: Myśliwiec jednomiejscowy.
DŁUGOŚĆ: 9,07 m.
ROZPIĘTOŚĆ SKRZYDEŁ: 11,15 m.
PUŁAP: 11 500 m.
NAPĘD: silnik Rolls-Royce Merlin XII o mocy 1 236 KM.
SZYBKOŚĆ: na wys. 5 300 m: 567 km/godz.
MASA: maksymalna startowa: 2 850 kg.
UZBROJENIE: 8 k.m. Browning kal. 303.

MESSERSCHMITT Bf 109E-4 / Me-109

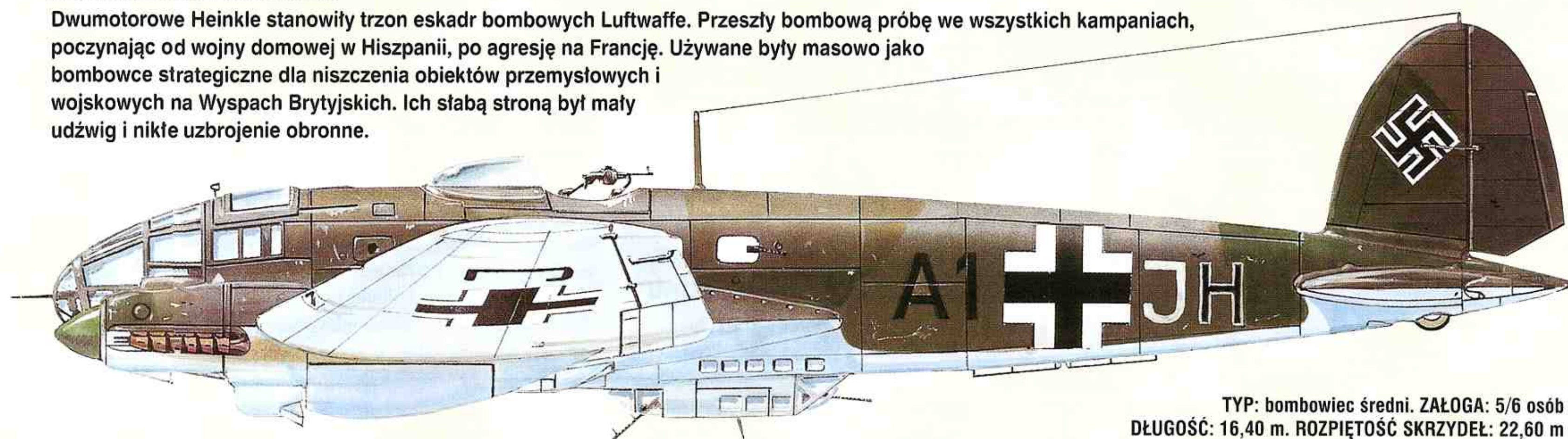


Najbardziej rozpowszechniony z samolotów myśliwskich III Rzeszy. Wprowadzenie w użytek tej maszyny było wielkim technicznym sukcesem w dziedzinie aerodynamiki, napędu i uzbrojenia. Z współczesnych mu samolotów mógł z nim rywalizować jedynie brytyjski Spitfire.

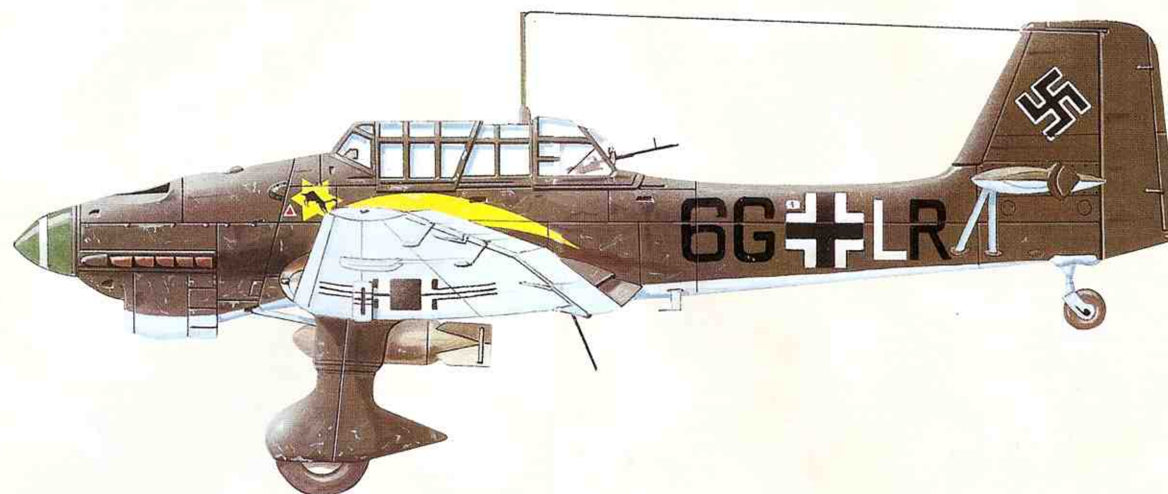
TYP: Myśliwiec jednomiejscowy.
DŁUGOŚĆ: 8,19 m. ROZPIĘTOŚĆ SKRZYDEŁ: 9,87 m. PUŁAP: 11 000 m.
NAPĘD: silnik DB.601 A o mocy 1 100 KM.
SZYBKOŚĆ: na wys. 3 750 m: 567 km/godz.
MASA: maksymalna startowa: 2 500 kg.
UZBROJENIE: 3 działka MG.FF kal. 20 mm, 2 k.m. MG 17 kal. 7,9 mm

HEINKEL He-111 H3

Dwumotorowe Heinkle stanowiły trzon eskadr bombowych Luftwaffe. Przeszły bombową próbę we wszystkich kampaniach, poczynając od wojny domowej w Hiszpanii, po agresję na Francję. Używane były masowo jako bombowce strategiczne dla niszczenia obiektów przemysłowych i wojskowych na Wyspach Brytyjskich. Ich słabą stroną był mały udźwig i nikłe uzbrojenie obronne.



TYP: bombowiec średni. ZAŁOGA: 5/6 osób
DŁUGOŚĆ: 16,40 m. ROZPIĘTOŚĆ SKRZYDEŁ: 22,60 m
NAPĘD: 2 silniki Jumo D-1 o mocy 1 200 KM
SPECYFIKA: szybkość maksymalna: 412 km/godz. PUŁAP: 8 400 m. ZASIĘG: 1 215 km. MASA: maksymalna startowa: 8 650 kg.
UZBROJENIE: 5 k.m. kal. 7,92 mm, 1 działko kal. 20 mm. Maksymalny ciężar bomb: 2 000 kg.



JUNKERS Ju-87 B2 Stuka (sztukas)

Swą złowrogą sławę zyskały sobie sztukasy w czasie Blitzkriegu w Polsce, Francji i Skandynawii. W czasie Bitwy o Anglię uległy jednak lepszym i szybszym Spitfire'om i Hurricane'om. Doznały poważnych strat i zostały wycofane z frontu.

ZAŁOGA: 2 osoby.
DŁUGOŚĆ: 10,83 m.
ROZPIĘTOŚĆ SKRZYDEŁ: 13,60 m.
PUŁAP: 8 100 m. ZASIĘG: 590 km.
NAPĘD: silnik Jumo 211 D/1 o mocy 1 400 KM.
SZYBKOŚĆ: na wys. 4 100 m: 372 km/godz.
MASA: maksymalna startowa: 4 230 kg.
UZBROJENIE: 3 k.m. kal. 7,9 mm.

NIEKTÓRE TYPY SAMOLOTÓW UŻYTYCH PODCZAS BITWY O ANGLIĘ W 1940 ROKU



Na skrzydłach huraganu

▲ Samoloty myśliwskie typu *Spitfire* należące do polskiego Dywizjonu 303.
(ADM)

▶ „Podtrzymujcie ich na duchu". Afisz skierowany do ludności cywilnej Wielkiej Brytanii zachęca ją, aby stała się moralną podporą dla walczących pilotów.
(zbiory prywatne)

Dla pilotów zgromadzonych w Wielkiej Brytanii podniebne walki stanowiły nie tylko sprawdzian umiejętności, ale też próbę charakteru. Dla wielu z nich było to pierwsze spotkanie z wrogiem.



Angielski por. pilot Richard Hilary służył w brytyjskim dywizjonie myśliwców stacjonującym w Hornchurch. W sierpniu 1940 r., w miesiąc po rozpoczęciu Bitwy o Anglię, po raz pierwszy uczestniczył w akcji bojowej swego dywizjonu. Po raz pierwszy miał stanąć twarzą w twarz ze śmiercią.

„Burza nadchodziła zwolna. Przez miesiąc Luftwaffe prowadziła ataki na Kanał i okręty Wschodniego Wybrzeża, bezwiednie dając w ten sposób możliwość nabrania bezcennego doświadczenia stacjom radarowym, obsłudze naziemnej i samym dywizjonom. Następnie, 12 sierpnia, nadeszło pierwsze wielkie starcie.

Pewnego poranka, po naszym przybyciu, szliśmy sobie z Peterem Howes i Broody'm. Howes był w Hornchurch w innym dywizjonie i zamartwiał się, ponieważ jak do tej pory nic nie zestrzelił. Co wieczora, kiedy wchodziliśmy do kantyny, wypytywał nas ile samolotów mamy na swoim koncie, a potem przygnębiony udawał się do swojej kwaterę. Jego dywizjon miał duże straty i potrzebował wsparcia. Nikt tak nie potrzebował tego jak Howes. Natomiast Broody, dla odmiany, był w stanie wielkiego podekscytowania; jego wyrazista twarz była uśmiechnięta od ucha do ucha. Zostawił Howes'a w jego baraku i udał się w kierunku, gdzie nasze maszyny rozgrzewały swoje silniki. Spokojny głos kontrolera dobiegł z głośnika, zapowiadając nasz start i po paru sekundach już biegliśmy do swoich maszyn. Wspiąłem się do kabiny samolotu i poczułem ssanie w dołku. Na jedną sekundę czas zatrzymał się w miejscu, a ja patrzyłem bezmyślnie przed siebie. Wiedziałem, że tego ranka miałem po raz pierwszy zabijać. To, że ja mógłbym być zabity lub w jakiś sposób zraniony, nie przychodziło mi do głowy. Później, kiedy traciliśmy pilotów regularnie, rozważałem taką możliwość w jakiś sposób abstrakcyjnie - będąc na ziemi; ale będąc w powietrzu - nigdy. Wiedziałem, że to mi się nie przydarzy. Przypuszczam, że każdy lotnik wierzy, że go to ominie; nawet kiedy startuje po raz ostatni i już nie powróci, nie ma przekonania, że zginie. Zastanawiałem się leniwie jak wygląda człowiek, którego zabiję. Czy jest młody, czy jest przy kości, czy umrze z imieniem Führera na ustach, lub też umierając w samotności będzie świadom swojego człowieczeństwa w tej ostatniej chwili? Nigdy nie będę wiedział. Wtedy zostałem zamknięty, automatycznie moje myśli zajęły się sprawdzaniem urządzeń sterujących lotem, i wystartowaliśmy.

Zastanawiałem się leniwie jak wygląda człowiek, którego zabiję.



Natknęliśmy się na nich na wysokości 5400 m, na dwadzieścia żółtodziobych *Messerschmittów 109*, około 150 m nad nami. Siła naszego dywizjonu wynosiła osiem samolotów i gdy tamte schodziły na nas, w szyku bojowym stawiliśmy im czoła. Brian Canberry, który dowodził grupą, podniósł dziób swojej maszyny i wyczułem, że prowadzący szyk pilot nazistowski naciska spust, żeby uruchomić działka. W tym samym momencie Brian pchnął mocno w dół swój drążek i poprowadził nas ponad nich nieprawdopodobnym podejściem w górę na lewo. W ciągu tych dwóch decydujących o życiu sekund oni utracili swoją przewagę. Zobaczyłem jak Brian pozwala przelecieć obok siebie wystrzałowi z samolotu prowadzącego, zobaczyłem jak jej pilot ustawia maszynę do pół beczki i już wiedziałem, że go mam. Automatycznie wcisnąłem nogą orczyk na lewo, aby go dostać pod właściwym kątem, włączyłem przełącznik na „ogień" i wypuściłem pociski z czterosekundowym zapalnikiem pod pełnym kątem. Przeleciał tak, że go miałem na widoku i zobaczyłem, że pociski śladowe uderzyły w cel. Przez sekundę wydawało się, że zawisł w bezruchu; potem wytrysk czerwonego płomienia wystrzelił w górę i on, wirując, runął w dół.

W następnych minutach byłem bardziej zajęty oglądaniem się za siebie niż jakimkolwiek myśleniem, ale kiedy kazano nam wrócić do bazy, mój umysł znów zaczął pracować.

Moim pierwszym wrażeniem była satysfakcja z dobrze wykonanej roboty. A potem nadeszło poczucie racji tego wszystkiego. On nie żył, a ja żyję. Łatwo mogło stać się na odwrót, a to również byłoby uzasadnione. W tym momencie przekonałem się, jakim szczęśliwcem jest pilot myśliwca. Jego osobiste emocje nie mają nic z emocji żołnierza, dzierżącego karabin z bagnetem. Nie dzieli nawet niebezpiecznych emocji pilota bombowca, który noc w noc doświadcza tego dziecięcego pragnienia burzenia. Emocje pilota myśliwca są z rodzaju emocji ludzi, biorących udział w pojedynku - na zimno, precyzyjnie, bezosobowo. Ma ten przywilej, że zabija dobrze. Bo jeśli ktoś zmuszony jest wybierać: zabijać lub zostać zabitym, powinno być to robione z godnością. Śmierć powinna nadejść w postaci, na jaką zasługuje. Nigdy nie może być cackaniem się; a już na pewno w przypadku pilota myśliwca.

Broody Benson z tego lotu już nie powrócił.



„War in the Air", Pimlico, Londyn 1969, str. 77-79



Przed wojną płk. Witold Urbanowicz był oficerem lotnictwa wojskowego i pracował w Dęblinie jako instruktor polskiej szkoły lotniczej. Podczas Bitwy o Anglię, 5 września 1940 r., objął dowództwo słynnego Dywizjonu 303. Sam wsławił się siedemnastoma zestrzeleniami samolotów niemieckich.

Na widok niemieckich myśliwców dostałem lekkich dreszczy, serce zabiło mi szybciej, na policzkach poczułem gorąco. Wyszeptałem, czego nie robiłem nigdy przedtem: - A słowo stało się ciałem. - Znowu walka z Niemcami. Ale już w innych warunkach, lepszych niż nad Polską. Jest nas tu więcej, mamy lepsze samoloty od tych szkolnych, na których walczyłem w kampanii wrześniowej. [...]

Był to zapewne dowódca klucza. Poczułem gorąco na całym ciele. Kiedyś trzeba umrzeć: ale jeszcze nie teraz, pomyślałem.

Nagle zauważyłem od strony Anglii czwórkę myśliwców. Ucieszyłem się, że będzie nas więcej. Kopnąłem samolot w prawo, by dać miejsce przybyszom. Spojrzałem w drugą stronę i ku mojemu przerażeniu zobaczyłem *Messerschmitta 109*, nie dalej jak o trzysta metrów. Był trochę niżej, leciał prosto na mnie. Wyraźne czarne krzyże. A tamci od strony Anglii, to także byli Niemcy. - Messerschmitty atakują od tyłu! - krzyknąłem przez radio. Jednocześnie z góry zanurkowały na nas *Messerschmitty 109*. Było ich ponad dwadzieścia. Dywizjon prysnął na wszystkie strony, jak stado gołębi pod nagłym atakiem jastrzębia. W takiej sytuacji to najlepsza taktyka. Przeciwnik traci orientację i dywizjon jako cel przestaje istnieć. Nieprzyjaciel nie będzie atakował pojedynczych myśliwców w zwartym szyku. Musi się również rozproszyć. Bitwa rozpada się na szereg pojedynków.

Trójka messerschmittów zaatakowała mnie z dołu, od ogona. Ów pojedynczy messerschmitt atakował z boku. Był to zapewne dowódca klucza. Poczułem gorąco na całym ciele. W pierwszym momencie chciałem zaatakować tego pojedynczego, lecz błyskawicznie zmieniłem taktykę. Zdałem sobie sprawę, że jeśli natrę na pojedynczego messerschmitta, to choćbym go nawet zestrzelił, tamta trójka dostanie mnie na pewno. Kiedyś trzeba umrzeć: ale jeszcze nie teraz, pomyślałem.

Intuicja podyktowała mi atak na trójkę i to z przodu, by ich kompletnie zaskoczyć. Waląc się na trójkę z ostrego przewrotu nie tylko ich zaskoczyłem, ale i wystraszyłem. Nie spodziewali się takiej reakcji. Gdyby nie zrobili uniku, zderzylibyśmy się. Zdawałem sobie z tego sprawę. Ale tylko ten manewr dawał mi szansę ocalenia. Moi przeciwnicy byli doświadczonymi pilotami, unik zrobili błyskawicznie. Trójka rozprysła się jak kryształ pod młotem.

Gorsza sprawa z tym pojedynczym messerschmittem. O ile ja byłem przed chwilą w sytuacji beznadziejnej i moje odruchy (razem z samolotem) były trochę gorączkowe, o tyle mój przeciwnik mógł obserwować mnie na zimno. Okazał się natrętny jak osa. Widocznie postanowił mnie zestrzelić, ufał sobie. Miałem te same paskudne myśli: zestrzelić drania. Moim słabym punktem było to, że nadal nie znałem w pełni *Hurricana* w walce z messerschmittem. Natomiast Niemiec z pewnością znał doskonale *Spitfiry* i *Hurricany*. Rozpoczęła się zażarta walka horyzontalna, na wysokości pięciu kilometrów. Prze-



▼ Pilot niemiecki przygotowujący się do lotu bojowego na swym „Emilu" (*Messerschmitt 109E*). Samolot ten technicznie górował nad *Hurricanem*, ale sprawność brytyjskich pilotów była niedościgniona.
(zbiory prywatne)



ważnie znajdowaliśmy się po przeciwległej stronie koła. Gardło miałem zupełnie suche, pierwszy objaw wielkiego zdenerwowania. Obawiałem się, żeby jakiś inny myśliwiec nie przyszedł swojemu kamratowi na odsiecz. Czułem się w doskonałej formie fizycznej i psychicznej. Ale samolot mojego przeciwnika był lepszy od mojego. Mam wrażenie, że miałem przewagę nad Niemcem pod jednym względem. Będąc kilka lat instruktorem w szkole myśliwskiej w Polsce, byłem wlatany. I z samolotem stanowiłem jedną całość. Pozwoliło mi to na skupienie się w sobie i szybką decyzję.

Po kilku okrążeniach zorientowałem się, że mam do czynienia z mistrzem nie lada. I że na pewno chce mnie zestrzelić. Przecież mając szybszy samolot mógłby się wycofać. W pewnym momencie miałem go na celowniku, ale to był tylko ułamek sekundy. Niestety wyrwał w górę. Szurnąłem za nim ostrym podciąganym skrętem. Czułem, jak siła odśrodkowa odrywa mięśnie policzków. Nie chciałem przeciągać samolotu w skręcie, żeby nie wpaść w korkociąg. Samolot w korkociągu zwija się łbem do ziemi: byłbym w tym momencie bezbronny, bo karabiny maszynowe mam wbudowane w skrzydła, mogę strzelać tylko do przodu. Niemiec przerzucił swój samolot w ostry skręt i już dochodził mojego ogona. Uczyniłem to samo, zrobiłem unik.

Traciłem przytomność: typowe zaćmienie wskutek odpływu krwi z głowy. A może dostałem pociskiem? Niebo stało się czerwone, potem czarne. Z doświadczenia wiedziałem, że w takich przypadkach należy „zamrozić" ręce i stopy na sterach, żeby samolot nie stracił gwałtownie pozycji. Nie chciałem, by mój przeciwnik zorientował się, że siła odśrodkowa tak mnie obezwładniła; uzyskałby przewagę i przeprowadził zdecydowany atak. Przewaga moralna w walce powietrznej jest dużym atutem. Kiedy ocknąłem się, Niemiec znowu dochodził mojego ogona, oddał parę krótkich serii, smugi pocisków ułożyły się o kilka metrów od mojego samolotu. [...]

W pewnym momencie Niemiec wyrwał swój samolot i znurkował na pełnym gazie. Byłem tak zacietrzewiony, że nie zorientowałem się, co się dzieje tuż koło nas. Wpadliśmy w cały rój messerschmittów. Tylu czarnych krzyży naraz nie widziałem nigdy przedtem. Jakbym się znalazł na latającym cmentarzu. Mój przeciwnik zachował się w tym momencie, jak by mu się coś na głowę rzuciło: jął wyczyniać dziwne akrobacje. Oczywiście to były tylko sekundy. Nie opuszczałem jego ogona, ale nie strzelałem, Chciałem go mieć na celowniku dokładnie i blisko, żeby nie zmarnować żadnego pocisku. Inne messerschmitty nie atakowały mnie, w tym chaosie było to niemożliwe. Zresztą każdy był zajęty czym innym. [...]

Ale samolot mojego przeciwnika był lepszy od mojego. Mam wrażenie, że miałem przewagę nad Niemcem pod jednym względem. Będąc kilka lat instruktorem w szkole myśliwskiej w Polsce, byłem wlatany. I z samolotem stanowiłem jedną całość.

Zostaliśmy znowu sami, tuż nad wodą. Pustka zupełna, tylko nas dwóch. Ponuro. Ostatnia rozgrywka. Jeżeli Niemiec chce zrezygnować, to już za późno: moja agresywność wzrosła. W pewnym momencie znajdowaliśmy się tak nisko, że groziło zaczepieniem skrzydła o fale. Jeden nieopatrzny ruch sterami i koniec walki.

I znowu mignęły ni błyski zwątpienia: może przegram tę walkę. Silniejszy zwycięża, przemknęło mi przez myśl. Zaczęliśmy strzelać na hurra, po prostu prowokowaliśmy się nawzajem. Obaj chcieliśmy, żeby przeciwnik wystrzelał w zacietrzewieniu amunicję. Pociski pruły wodę jak krople rzęsistego deszczu.

Znowu zbawcza myśl: przecież w tym samolocie siedzi również człowiek i prawdopodobnie walczy ostatkiem sił. Zaatakowałem go z całym impetem, mało brakowało do zderzenia. Wydawało mi się, że mój przeciwnik poddaje się. Zrezygnował z walki, załamał się nerwowo, co przed chwilą groziło mnie. Wyrównał samolot i skierował się w stronę angielskiego wybrzeża. To było tak nagłe, że nawet nie otwierałem ognia, mając go na celowniku. Może ranny? pomyślałem. Niemiec był sprytny, leciał tak nisko, że nawet nie mogłem go wziąć na celownik, najmniejsza nieuwaga mogła spowodować zderzenie się z falami. Poza tym byłem za blisko, musiałem lekko przymknąć gaz, żeby się w niego nie wpakować. Czekałem, żeby poderwał swój samolot, ułatwiłby mi strzał. Wybrzeże rosło. Trzymałem palec na spuście. Kilkadziesiąt metrów przed skałami Niemiec wyrwał w górę. W tym samym momencie otworzyłem ogień, układając krótkie serie na jego samolocie. Czułem na całym ciele, jak mój samolot hamuje wskutek ognia z ośmiu karabinów maszynowych.

Messerschmitt przewrócił się na plecy, runął do wody, wybuchł jak bomba. Pod-



▼ Mechanicy operujący na ziemi mieli do spełnienia niewdzięczną rolę - nie im przypisywano zwycięstwa i nie ich okrywała chwała. Jednak właśnie dzięki ich nadludzkiemu wysiłkowi samoloty były gotowe do walki. *(zbiory prywatne)*



rzuciło moim samolotem, woda z oliwą ochlapała wiatrochron. Niemiec chciał mnie zapewne wprowadzić w pułapkę. Myślał że się zagapię i wpadnę na zerwy wybrzeża. A może udawał, że chce lądować w Anglii? Może był ranny? Dlaczego wcześniej nie wykorzystał nadwyżki szybkości messerschmitta i nie wycofał się z walki? Czyżby miał kłopoty z silnikiem? Krążyłem przez chwilę na wysokości kilkunastu metrów tam, gdzie zwalił się Niemiec. Kawałki samolotu pływały na wodzie poplamionej oliwą. Od brzegu ruszyła na pełnym gazie łódź motorowa, okrążyła kilka razy miejsce upadku Niemca, po czym zawróciła. „

Witold Urbanowicz, „Świt zwycięstwa", Znak 1971, str. 102-108





Arthur Grimm był młodym pilotem RAF-u w 1940 r. Podczas Bitwy o Anglię większość misji polegała na walkach powietrznych z Luftwaffe. Niekiedy jednak angielscy lotnicy zapuszczali się nad wybrzeża francuskie i atakowali cele naziemne. Taki był chrzest bojowy Grimma.



” Teraz wszystko toczy się w zawrotnym tempie. W krótkim czasie samolot osiąga pułap 2500 m. Pod nami pojawia się Kanał La Manche. Wchodzimy jeszcze wyżej przebijając powłokę chmur. Dopiero w tej chwili zauważam, że nie jesteśmy sami, że lecimy całą grupą. Przed nami widać dwa sztukasy. Jesteśmy na tej samej wysokości. Pod nami chmury. Niewielkie prześwity w ich pokrywie pozwalają nam dostrzec Kanał. Nad nami słońce. W dole śnieżnobiałe obłoki, między nimi plamy granatu morza. Wiem, że naszym celem jest parowiec wykryty przez nasze samoloty zwiadowcze. [...]

Widzę jak pierwsza z naszych maszyn od lewej pikuje w dół.

Widzę, jak druga z naszych maszyn po lewej pikuje w dół.

Moje ciało przybrało dziwaczną pozycję. Zupełnie jakby przemieściło się. Nagle zaczynam rozumieć, o co chodzi. Wiszę głową do dołu i nie spadam. Trzeba ogromnego wysiłku woli z mojej strony, żeby nie upuścić aparatu. Spostrzegam, że jeśli uda mi się utrzymać go w rękach, w decydującej chwili będę mógł robić zdjęcia znad barku pilota. Rozglądam się i dochodzę do wniosku, że wystarczy, abym zaczepił się palcami o jakąś nierówność powierzchni kabiny dla utrzymania w równowadze mojego ciała i aparatu. Wydaje się, że siłą woli pokonałem wszystkie prawa ciążenia. I nagle przydarza mi się coś tak koszmarnego, że nie zapomnę tego do końca życia. Do tego momentu było jasno. Nurkujemy w pełnym słońcu gdy wtem zapadają kompletne ciemności. Kompletnie nic nie widać. Co mi się stało? Czyżby jakiś wypadek? Trudno mi teraz określić, w jakim stanie znajdowałem się wtedy. Czułem jak ogarnia mnie jakieś niezmierzone przygnębienie, które przytłacza mnie tym bardziej, że jeszcze przed chwilą byłem pełen euforii. Zacząłem krzyczeć, ale nie wiem co. Dlaczego? Nie umiem tego wytłumaczyć. Chociaż spróbujmy. Świat zniknął w otaczającej mnie ciemności. Zniknął całkowicie. Nie pozostało nic, co mogłoby podrażnić moje zmysły. - Przebiliśmy się przez warstwę chmur.

Nagle, bez żadnego powodu poczułem, jak ogarnia mnie zupełnie niewytłumaczalna radość: będąc jeszcze ciągle w tym niesamowitym stanie bezcielesności, poczuciu nierzeczywistości, wrzuconym w pustkę,odnalazłem blask słońca, morze, wybrzeże, nasz cel wreszcie. Nie, nie, wcale nie polecieliśmy do piekieł, w nicość, - tu chodzi o atak z powietrza na nieprzyjacielski okręt. Znowu jestem sobą. Znowu żyję na tym świecie, w konkretnej rzeczywistości i przeżywam wojnę, która tą rzeczywistością zawładnęła: z jakąż radością zauważam, że moje wysiłki, aby się skoncentrować przynoszą rezultaty! Oto, tam w dole parowiec, który jest naszym celem. Mocno trzymam aparat w dłoniach .

Będąc jeszcze ciągle w tym niesamowitym stanie bezcielesności, poczuciu nierzeczywistości, wrzuconym w pustkę, odnalazłem blask słońca, morze, wybrzeże, nasz cel wreszcie.

Robię zdjęcia bez jednej przerwy. Cały oddaję się temu zajęciu. Wkrótce emocje osiągają szczyt: okręt rośnie w oczach, przybliża się z zawrotną prędkością. Nagle ostre szarpnięcie wstrząsa naszym samolotem. Właśnie zrzuciliśmy bombę. Robię nowe ujęcie, kiedy jakaś straszna siła, jakaś żelazna ręka odrzuca mnie do tyłu. Upadam na kolana prosto na aparat. Staję się biedną istotką, rozgniecioną, podeptaną, przemieloną. Nie jestem w stanie ruszyć nawet małym palcem. Wystarcza mi tylko przytomności umysłu na tyle, aby uświadomić sobie, że pilotowi udało się zatrzymać opadanie samolotu.

Odzyskałem przytomność. Znowu ujrzałem nasz cel. Fotografuję okręt spowity chmurą dymu; trafiony. „

A. Grimm, w „War in the Air", Pimlico, Londyn 1969

◀ **Odznaka pilota RAF-u. Nosili ją także i piloci polscy.**
(zbiory prywatne)

◀ **„Alarm". Mechanik niemieckiego bombowca dostrzegł *Spitfire'y*.**
(zbiory prywatne)

▼ **Rozwieszany w hangarach afisz RAF-u ostrzegający personel naziemny przed nieopatrznym parkowaniem na pasach startowych i nawołujący pilotów do „uważnego rozglądania się" przed startem.**
(ECPA)



Hermann Göring (1893 -1945)

Urodził się w Rosenheim w Bawarii 12 stycznia 1893 r. Jego ojciec, oficer kawalerii w stanie spoczynku, był wysokim urzędnikiem państwowym. Po ukończeniu Szkoły Kadetów w Karlsruhe i Wojskowego Gimnazjum w Lichtenfelde w okolicach Berlina, dziewiętnastoletni Hermann Göring rozpoczyna karierę wojskową w służbie księcia Wilhelma.

W pierwszej wojnie światowej bierze udział jako oficer lotnictwa. Swej brawurze zawdzięcza pierwsze odznaczenie wojskowe: Krzyż Żelazny I klasy. W miarę upływu czasu na tyle potwierdza on swe umiejętności wojskowe, że w wieku lat 25 zostaje dowódcą 27. eskadry lotnictwa. Jest już wówczas wielokrotnie wyróżnianym, doświadczonym pilotem mającym w swym dorobku prestiżowy order „Pour le mérite".

Wbrew traktatowi wersalskiemu

Göring tak dalece sprzeciwia się traktatowi wersalskiemu, że odmawia służby w Republice Weimarskiej. Nic więc dziwnego, że w 1922 r. powróciwszy z dobrowolnego wygnania wstępuje w szeregi NSDAP i wkrótce należy do najbliższych współpracowników Hitlera, który od razu powierza mu funkcję szefa SA.

W 1923 r. Göring uczestniczy w monachijskim puczu NSDAP, podczas którego jest ciężko ranny. Udaje mu się uciec do Austrii, ale na skutek owego postrzału do końca życia będzie zależny od środków przeciwbólowych. Po powrocie do Niemiec w 1927 r., Göring odnawia kontakt z Hitlerem. W 1928 r. zostaje deputowanym do Reichstagu, którego przewodnictwo obejmie cztery lata później. Powszechnie uważany był za organizatora prowokacyjnego podpalenia jego gmachu w 1933 r., ale w „lipskim procesie", jaki się toczył w tej sprawie w 1933 r., winą obciążono trzech bułgarskich komunistów.

Po szczeblach kariery

W 1933 r. Göring obejmuje wysokie stanowisko ministra lotnictwa III Rzeszy i ministra spraw wewnętrznych Prus. Kładzie wówczas podwaliny pod organizację policji politycznej - gestapo oraz inicjuje tworzenie obozów koncentracyjnych w Niemczech. Rok 1935 przynosi mu nominację na naczelnego dowódcę lotnictwa wojskowego (Luftwaffe).

Stopniowo Göring skupia w swym ręku olbrzymią władzę. Od 1936 r. kieruje także gospodarką wojenną III Rzeszy, co jeszcze umacnia jego wpływy. W 1937 r. staje na czele wielkiego koncernu „Hermann Göring Werke", który potem będzie „przejmował" zakłady przemysłowe w Austrii, Czechosłowacji i w Polsce. Nic dziwnego, że pragnie żyć na miarę roli, jaką odgrywa. Swe nieograniczone zamiłowanie do przepychu zaspokajać więc będzie grabiąc mienie przeciwników politycznych w kraju i w krajach okupowanych.

Nawyższy rangą

19 lipca 1940 r. Hitler mianuje Göringa marszałkiem III Rzeszy. Tę polityczną funkcję będzie piastował niemal do końca. I głównie on będzie odpowiedzialny za bombardowanie otwartych miast i ludności cywilnej podczas II wojny światowej, za rabunkową gospodarkę na terenach okupowanych, za germanizację społeczeństwa polskiego...

To właśnie jemu Luftwaffe zawdzięcza swe sukcesy. Czyż w czasie wojny w Hiszpanii nie dbał osobiście o szybką rotację pilotów w legionie „Condor" tak, by jak najwięcej spośród nich uzyskało niezbędne do prowadzenia wojny przeszkolenie? Poza tym należy do grona „najwierniejszych" współpracowników Hitlera. Toteż właśnie jego Führer wyznaczył na swego politycznego następcę.

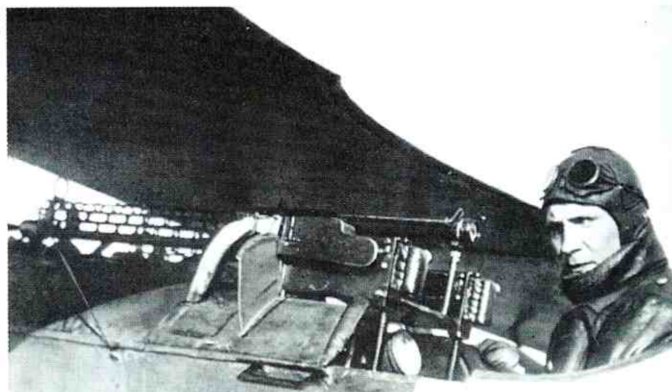


Wobec porażki

Swe niemal nieograniczone wpływy Göring zaczyna tracić w 1941 r. w związku z niemożnością skutecznego przeciwstawienia się przez Luftwaffe potędze lotnictwa aliantów. Od tej pory kolejne porażki niemieckiego lotnictwa poważnie nadszarpną jego autorytet. Zwłaszcza po porażce pod Stalingradem straci niemal całkowicie zaufanie Führera. Odizoluje się więc w swej luksusowej rezydencji w Karinhall, otoczony ukochanymi dziełami sztuki, niezdolny zapobiec zbliżającej się katastrofie. Jeszcze na kilkanaście dni przed kapitulacją Berlina będzie próbował przejąć władzę, w związku z czym Hitler pozbawi go wszystkich funkcji.

W nadziei na odegranie roli negocjatora po upadku Rzeszy, Göring odda się dobrowolnie w ręce Amerykanów. Jednak jego złudzenia rozwieją się w więzieniu w Mondorf.

Wyrokiem Międzynarodowego Trybunału Wojskowego w Norymberdze Hermann Göring został skazany na karę śmierci. Wykonania wyroku uniknął, wziąwszy na kilka godzin przedtem porcję cjanku.



◄ Zanim stał się otyłym dygnitarzem i nałogowym morfinomanem, Hermann Goring należał do asów niemieckiego lotnictwa myśliwskiego.
(zbiory prywatne)

„Black-out" nad Londynem

W momencie wybuchu wojny Brytyjczycy spodziewali się najgorszego. Przekonani o potędze Blitzkriegu i mądrzy doświadczeniem swych poprzedników ani przez chwilę nie łudzili się, że atak niemiecki oszczędzi ich miasta i ich samych.

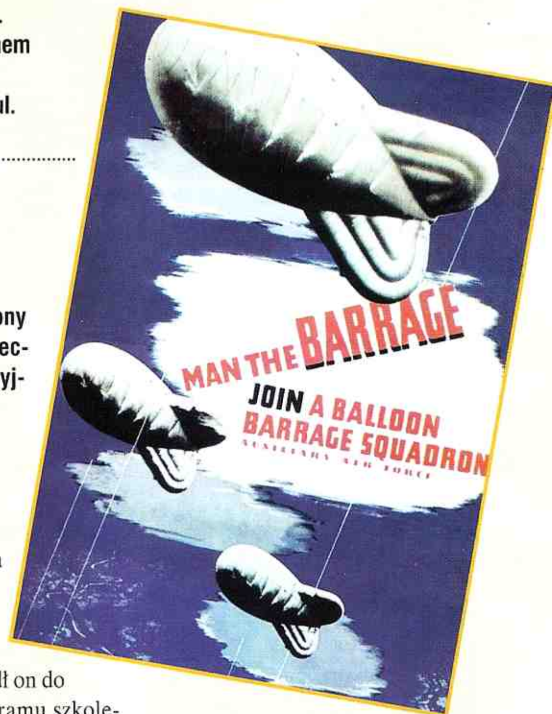
Mimo zapór balonowych mających zapobiec przedarciu się eskadr bombowców Luftwaffe w głąb Wielkiej Brytanii i mimo wzbudzających zaufanie deklaracji Churchilla, całe społeczeństwo angielskie przygotowywało się, by stawić czoło nieuchronnie zbliżającym się bombardowaniom.

Najbardziej obawiano się nocnych nalotów.

Bombowce Luftwaffe miały w społeczeństwie brytyjskim opinię niezwyciężonych i niezwykle skutecznych. Nie sądzono, że w nocnych nalotach napotykają one liczne trudności. Po zapadnięciu zmroku dla lecących kilkaset metrów nad ziemią bombowców wszystkie wytyczone cele okazywały się niezwykle trudne do zlokalizowania. Jedynym ich przewodnikiem stawało się wówczas światło księżyca odbijające się w metalu szyn kolejowych lub w arteriach wodnych. W bezksiężycowe noce nakierowywały je na cel światła miast i wsi.

Brytyjskie władze postanowiły więc sięgnąć po drakońskie środki i zarządzić całkowite zaciemnienie wyspy.

▲ 21 stycznia 1941 r. Nad płonącym Londynem niewzruszenie góruje kopuła katedry St. Paul.
(PPCM)



▶ Afisz poboru do jednostek zapór balonowych. Zacumowane na stalowych linach balony uniemożliwiały niemieckim eskadrom precyzyjne bombardowania.
(zbiory prywatne)

Każdy jest odpowiedzialny

Problem zaciemnienia był rozpatrywany przez zarząd obrony przeciwlotniczej kraju już od lipca 1939 r. i wszedł on do obowiązkowego programu szkole-



niowego obrony cywilnej. Podjęto też akcję uwrażliwiania społeczeństwa, obarczając każdego obywatela odpowiedzialnością za przestrzeganie zaciemnienia przez całą noc. Specjalnie mianowane służby obywatelskie miały kontrolować realizację rządowych zaleceń, ale zadaniem każdego miało być przedsięwzięcie odpowiednich kroków dla zapewnienia bezpieczeństwa sobie i swojemu otoczeniu. Ogromną wagę przykładano do odpowiedzialności jednostki zwracając uwagę na to, że zaniedbanie ze strony jednego mieszkańca może spowodować śmierć setek ludzi. Jednocześnie rząd brytyjski zadbał o zaopatrzenie sklepów w „materiał zaciemniający" - specjalną, nieprzepuszczającą światła czarną tkaninę bawełnianą.

W ciemnościach

Całkowite zaciemnienie zostało narzucone społeczeństwu angielskiemu 1 września 1939 r., w momencie napaści Niemiec na Polskę. Jego realizacja okazała się jednak o wiele trudniejsza niż pierwotnie sądzono. Wprawdzie cały naród angielski rozpoczął gorliwą realizację rządowych poleceń, ale już wkrótce przekonano się, że samo zacimnienie okien nie wystarczy. „Black-out" miał być całkowity. Ciemno miało być na ulicach, na dworcach, w fabrykach, słowem - wszędzie. Nie można było tolerować najmniejszego strumienia światła przedzierającego się przez nieszczelne story. Wielu Brytyjczyków odkryło, że sama grubość materiału nie wystarczy, że niekiedy potrzeba dwóch, a nawet trzech jego warstw, by zatrzymać jak na złość wymykające się smużki światła. Właściciele licznych angielskich zamków i pałaców realizacja zaleceń obrony przeciwlotniczej kosztowała fortunę. Klasztory o niezliczonej ilości okien były przedmiotem współczucia całego społeczeństwa. Niektórzy optymiści mieli nadzieję, że nie przepuszczające światła story da się zastąpić czarnym papierem przemyślnie umocowanym na framugach okien. Trzeba go było jednak zdejmować na dzień, zakładać wieczorem, w związku z czym dni owego kamuflażu były policzone. Próbowano po prostu wykręcać żarówki w mniej uczęszczanych pokojach, ale i to nie mogło trwać zbyt długo. W miarę upływu czasu okazało się, że najmniej kłopotliwym i najskuteczniejszym sposobem zaciemnienia są

Ciemno miało być na ulicach, na dworcach, w fabrykach, słowem - wszędzie. Nie można było tolerować najmniejszej szpary, najmniejszego strumienia światła



◄ Włoska ilustracja przedstawiająca nalot na angielską hutę. Od 26 września 1940 r. Włochy biorą udział w agresji na Wielką Brytanię, wspomagając Niemców jednym korpusem lotniczym. Poniesie on, z powodu przestarzałego sprzętu, ogromne straty nad wyspami i zostanie wycofany z walk po kilkunastu dniach!

(zbiory prywatne)



▲ Nawet pod bombami Anglicy nie tracą stoickiego poczucia humoru - „do roboty, jak zwykle".

(AKG)

◄ Latarki także mogły okazać się niebezpieczne: strumień ich światła mógł oślepić jadących po ciemku kierowców, a także przyciągnąć nieprzyjacielskie bombowce.

(zbiory prywatne)

▼ Królowa osobiście składa wizytę poszkodowanym mieszkańcom robotniczych dzielnic.

(zbiory prywatne)



okiennice. Nie należą one jednak do brytyjskiej tradycji. Ale kiedy stało się ewidentne, że wojna przeciągnie się, wielu podjęło decyzję instalacji szczelnych i dających poczucie bezpieczeństwa, aczkolwiek kosztownych okiennic.

Pół godziny po zachodzie słońca

Godzinę „black-out'u" ustalała obrona cywilna. Anonsowana ona była przez megafony, a u wejścia do schronów przeciwlotniczych zainstalowano dodatkowo specjalne zegary, które ją wskazywały. Zegary te były obsługiwane przez ochotników obrony cywilnej. Zasadniczo zaciemnienie rozpoczynało się pół godziny po zachodzie słońca, a kończyło pół godziny przed jego wschodem. W miarę upływu czasu, by jak najdłużej korzystać ze światła dziennego, w całym kraju na cały rok wprowadzono czas letni, który począwszy od późnej wiosny 1940 r. przesunięto jeszcze o jedną godzinę.

Wszystkie zalecenia rządu dotyczące zaciemnienia miały być skrupulatnie wypełniane. Ochotnicy obrony cywilnej mieli obowiązek uprzedzać policję o każdym ich zaniedbaniu. Strużka światła sącząca się spod nieszczelnych kotar mogła być powodem rozprawy sądowej.

Ogromne kłopoty w realizacji zaciemnienia napotkali przemysłowcy. Wygaszenie świateł w fabrykach nie wchodziło w rachubę, a zamalowane czarną farbą szklane dachy hal produkcyjnych zmuszały robotników do całodziennej pracy przy sztucznym świetle. Odbijało się to na wydajności pracy i wiązało z ogromnymi wydatkami na energię elektryczną.

Ciężar codzienności

Niewątpliwie niektórym mieszkańcom Anglii „black-out" pozwolił podziwiać konstelacje i Drogę Mleczną, jednak dla zdecydowanej większości wszechobecna ciemność była źródłem strachu. Poczucie zagrożenia i odosobnienia, lęk przed nieznanym i zbiorowa psychoza nieuniknionej wojny były tym większe, że w początkowym okresie przykładano ogromną wagę do tego, by nawet najmniejsze światło nie pojawiło się na ulicach. Nawet papierosy podlegały tym restrykcjom. Jednak bardzo szybko przepisy złagodniały. Zezwolono na posiadanie i używanie małych kieszonkowych lampek ze słabiutką żaróweczką (nr 8 w wojennej nomenklaturze). Jedynym ograniczeniem ich użycia był obowiązek przysłaniania żarówki dwoma warstwami papieru i skierowania jej ku ziemi.

Zabroniono używania reflektorów, jedynym oświetleniem mogły być światła pozycyjne osłoniętę podwójną warstwą papieru.

Nie obeszło się bez sytuacji paradoksalnych: przechodniów obijających się o skrzynki na listy i przepraszających je, właścicieli psów postawionych przed dylematem, czy spuścić je ze smyczy i ryzykować zaginięcie zwierzęcia, czy też trzymać je przy sobie, co niechybnie będzie zasadzką dla jakiegoś przechodnia. Jednak mimo komizmu niektórych chwil przeważał lęk. Ilość wypadków drogowych wzrosła dwukrotnie, ilość utonięć również. Może najlepiej okres ten znosiły angielskie dzieci. Najlepszą ich zabawą było zdobywanie odblaskowej farby i... zabawa w duchy. Złodzieje i włamywacze również korzystali z niecodziennej koniunktury. Po zapadnięciu zmroku zniszczone przez bombardowania budynki stawały się dla nich prawdziwym rajem.





▲ Płonące po bombardowaniach *Luftwaffe* Sheffield. Niedokładne zaciemnienie mogło w każdej chwili sprowokować nocny nalot i przemienić miasto w pogorzelisko.
(zbiory prywatne)

Na drogach

W związku ze wzrostem liczby wypadków drogowych podjęto liczne kroki ułatwiające poruszanie się po drogach po zapadnięciu zmroku. Rowery wyposażone zostały w odblaskowe światełka, drogi obramowane białymi liniami. Pojawiły się również białe linie oddzielające od siebie dwa kierunki ruchu. W miastach pokryto białą farbą krawężniki, podobnie pomalowano zderzaki w samochodach i schodki w autobusach.

Kodeks drogowy również został przystosowany do nowych warunków. Zabroniono używania reflektorów, jedynym oświetleniem mogły być światła pozycyjne osłoniętę podwójną warstwą papieru. W początku 1940 r. wprowadzono czarny futerał z trzema poziomymi otworami, który nakładano na reflektory. Zezwolono również na używanie świateł stopu i kierunkowskazów. Mimo to, ponieważ wszystkie światła w samochodzie miały być skierowane ku ziemi, nie pozwalały one ani na dobre oświetlenie drogi, ani na śledzenie znaków drogowych, co - zwłaszcza w przypadku znaku zatrzymania - prowadziło do wielu kolizji. Ilość wypadków zmusiła rząd w lutym 1940 r. do ograniczenia prędkości po zapadnięciu zmroku do 35 km/godz. Ale ta niebezpieczna sytuacja nie trwała długo. Rozwiązała się sama. Potrzeby przemysłu zbrojeniowego stały się tak wielkie, że benzynę przeznaczono jedynie dla celów wojskowych.

PERU

Lima i Callao, miasto portowe, zostały nawiedzone silnym trzęsieniem ziemi, najbardziej gwałtownym ze wszystkich, jakie zdarzyły się w ostatnich 50 latach. W samym Callao zginęło przeszło 300 osób, a rannych, którym udzielono pomocy, jest z górą 5 tysięcy.

Gazeta Polska w Brazylji Nr.22, 2 VI 1940r

WŁOCHY

Podróżni przybyli z Włoch potwierdzają wiadomości o wielkich szkodach jakie odniosły wskutek bombardowania przez lotników angielskich fabryki samochodów i samolotów *Ansalda* w Genui, *Fiata* w Turynie i *Caproniego* w Mediolanie.

Komunikat Informacyjny „Pobudki" 25 VI 1940r.

LONDYN.

Polska łódź podwodna „Orzeł", o której brak wiadomości od pewnego czasu, została uznana za zaginioną.[...] W czasie wielodniowego pływania po Bałtyku był często ścigany przez niemiecką flotę powietrzną i morską. Potem uwięziły go władze estońskie w Tallinie, lecz wymknął się stamtąd i przedostał przez niemieckie pola minowe do Anglii. Tu dnia 19 kwietnia storpedował trasportowy statek niemiecki „Rio de Janeiro". Istnieje przekonanie, że „Orzeł" zatopił nadto jeden z niemieckich kontrtorpedowców oraz 4 inne statki nieprzyjacielskie.

Gazeta Polska w Brazylji Nr.25, 23 VI 1940r.

PARAGWAJ

Rząd paragwajski przyjął wniosek posła swego w Portugalii, aby wprowadzić w czyn inicjatywę wysłania do Paragwaju okrętem trzech tysięcy rolników polskich, jako imigrantów.

Gazeta Polska w Brazylji Nr.25, 23 VI 1940r.

SZWAJCARIA

W Szwajcarii internowano 18 tys. żołnierzy polskich, którzy wycofali się tam podczas odwrotu z Alzacji.

Komunikat Informacyjny „Pobudki" 25 VI 1940r.

Ludność [illegible] kartki jedynie w wyjątkowych wypadkach.

Dworce-widma

Transport kolejowy - tak towarowy, jak i pasażerski - również ucierpiał z powodu „black-out-u". Mimo ograniczonej prędkości nie sposób było uniknąć wypadków. Słabo widoczne zwrotnice, pociągi pojawiające się nagle jak widma, ponure, nieoświetlone dworce odstraszały od podróży. Nierzadkie były wypadki przejechania stacji, choć i na dworcach obramowania peronów pokryto białą farbą. Sam kamuflaż pociągów daleki był od perfekcji. O ile łatwo było zaciemnić wagony oświetlane od wewnątrz tak wątłym światłem błękitnej żarówki, że pasażerowie nie widzieli się między sobą, o tyle lokomotywa (w większości przypadków parowa) trudniejsza była do ukrycia. Brezentowa płachta przykrywająca jej piec nie mogła całkowicie przysłonić paleniska i płonącego w nim ognia.



◄ **Strażacy ratowali mienie ludności i zabezpieczali zapasy żywności. W ten sposób przyczyniali się do obrony Wielkiej Brytanii.**

(zbiory prywatne)

Ten ponury obraz Anglii początku lat czterdziestych wbił się w świadomość społeczeństwa angielskiego. Niewątpliwie przyzwyczaiło się ono do wyjątkowych warunków, jakie narzuciła mu historia, ale nigdy się z nimi nie pogodziło. Codzienne, żmudne i przygnębiające wypełnianie wymogów obrony cywilnej stało się wprawdzie patriotycznym obowiązkiem, z ogromną ulgą powitano jednak zdjęcie tego ciężaru i zawieszenie „black-out'u" kiedy tylko warunki na to pozwoliły.

HUMOR I SATYRA



▲ **Stojący na straży Wielkiej Brytanii nieustępliwy buldog - Winston Churchill. Metafora ta pojawiała się często na łamach prasy brytyjskiej**

(zbiory prywatne)

— !!! —

Po nieudanej ofensywie lotniczej na Anglię Hitler wściekły wzywa rabina i pyta go o radę, jak przebyć Kanał La Manche.
- Tu pomóc może jedynie laska Mojżesza - brzmi odpowiedź.
- A nie wiesz przypadkiem, gdzie jej szukać?
- W British Museum w Londynie.

Karol Grünberg, „Hitler prywatnie", str.135

— !!! —

Polskich żołnierzy przybywających po klęsce Francji w 1940 r. na Wyspy Brytyjskie, również zagrożone inwazją niemiecką, spotykały nieraz zgryźliwe komentarze:

„Tak łatwo wy i Francuzi im ulegliście. No ale jeżeli Niemcy przyjdą tu do nas, to nikt im nie sprzeda nic do jedzenia i będą musieli pójść sobie z powrotem."

(opowieść zasłyszana)

MAJOR OCHOTNICZEJ REZERWY RAF-u (RAFVR)

WIELKA BRYTANIA 1939-1940



Zbiory: Longetti / fotografia: Marek Pszenicki

1. Czapka oficerska RAF-u wz. 1936 • 2. Kurtka oficerska RAF-u wz. 1936, na kołnierzu oznaki VR (*Volunteer Reserve* -Rezerwa Ochotników), na piersiach odznaka pilota RAF-u. Początkowo polscy lotnicy w Wielkiej Brytanii podobnie jak Czesi, Holendrzy, Belgowie i in. byli zaliczani do RAFVR i nosili mundury i oznaki brytyjskie. Polskie godła, oznaki stopni i naszywki „Poland“ wprowadzono latem 1940 r. • 3. Skórzany hełm lotniczy typu B • 4. Maska tlenowa z mikrofonem • 5. Okulary MK III A • 6. Kombinezon lotniczy wz. 1936 • 7. Kamizelka ratunkowa nadmuchiwana wz. 1932, tzw. „Mae West“ • 8. Rękawice skórzane • 9. Buty lotnicze na futrze wz. 1936 • 10. Spadochron